CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

# Comité permanent des comptes publics

PACP • NUMÉRO 103 • 1re SESSION • 42e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

## Le jeudi 7 juin 2018

---

### Président

**L'honorable Kevin Sorenson**

# Comité permanent des comptes publics

**Le jeudi 7 juin 2018**

● (1530)

[*Traduction*]

**Le président (L'hon. Kevin Sorenson (Battle River—Crowfoot, PCC)):** La séance est ouverte. Bon après-midi, chers collègues.

Il s'agit de la 103e séance du Comité permanent des comptes publics, en ce jeudi 7 juin 2018. Nous sommes ici aujourd'hui pour examiner le rapport 4 des rapports du printemps 2018 du vérificateur général du Canada. Il s'intitule *Le remplacement du point Champlain de Montréal — Infrastructure Canada*.

Je rappelle aux membres du Comité et au public que notre séance est télévisée. Je vous demande donc de mettre vos cellulaires en mode silencieux. C'est beaucoup moins dérangeant si on le fait tout de suite.

Nous accueillons aujourd'hui des représentants du Bureau du vérificateur général: le vérificateur général du Canada, M. Michael Ferguson; et le directeur principal, M. Philippe Le Goff.

Je vous souhaite la bienvenue.

Nous accueillons également des représentants d'Infrastructure Canada: la sous-ministre de l'infrastructure et des collectivités, Mme Kelly Gillis; le sous-ministre adjoint des opérations des programmes, M. Marc Fortin; et la directrice générale des grands projets de pont, Mme Natalie Bossé.

Nous souhaitons la bienvenue à tous nos invités.

Le vérificateur général fera une déclaration préliminaire, et ce sera au tour de Mme Gillis ensuite.

Bienvenue, monsieur Ferguson.

**M. Michael Ferguson (vérificateur général du Canada, Bureau du vérificateur général):** Merci.

[*Français*]

Monsieur le président, je vous remercie de nous donner l'occasion de discuter de notre rapport sur le remplacement du pont Champlain de Montréal.

Cet audit visait à déterminer si Infrastructure Canada avait géré des volets sélectionnés du projet du nouveau pont Champlain de façon à livrer un pont durable dans les échéances prévues et de manière rentable.

Nous avions déjà, lors d'audits antérieurs, souligné l'importance d'assurer la gestion des biens de l'État selon leur cycle de vie. Cet audit montre que le fait de ne pas relever, de ne pas comprendre, de ne pas communiquer et de ne pas corriger les signes de dégradation d'un actif dans les meilleurs délais fait grimper la facture des contribuables de beaucoup.

[*Traduction*]

Le pont Champlain a été ouvert à la circulation en 1962, mais 25 ans plus tard, la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, ou PJCCI, a dû entreprendre des travaux majeurs pour réparer de graves problèmes structurels qui étaient anormaux pour un pont de cet âge.

En 1999, des ingénieurs ont signalé la possibilité d'une défaillance d'une poutre extérieure. La société PJCCI n'avait toutefois aucun indicateur financier lui permettant de comparer le coût du maintien du pont par rapport au coût de son remplacement. Elle ne s'est pas non plus rendu compte que la durée de vie utile du pont serait moins longue que prévu.

Ce n'est qu'en 2007 que la société s'est rendu compte que le pont avait besoin de réparations urgentes. Elle a donc communiqué ce fait au ministre responsable, mais sans expliquer clairement l'état de dégradation rapide du pont. À cette époque, la société a indiqué qu'il fallait commencer à planifier l'aménagement d'un nouveau pont afin qu'il soit ouvert à la circulation d'ici 2021.

En 2011, le gouvernement a approuvé la construction d'un nouveau pont qui devait être prêt en 2021. Ce calendrier tenait compte du fait qu'il faut généralement sept ans pour assurer la planification des travaux, l'approvisionnement et la construction d'un pont de cette taille. Cependant, comme la défaillance possible de certaines composantes structurelles inquiétait de plus en plus, le gouvernement a annoncé, en 2013, que le projet serait réalisé selon un calendrier de construction accéléré afin que le nouveau pont soit prêt en 2018.

Si la société avait évalué et communiqué la gravité de la dégradation du pont Champlain en 2007, un nouveau pont aurait pu être mis en service en 2015. Comme la décision de remplacer le pont Champlain n'a pas été prise au moment optimal, le gouvernement devra engager des dépenses de plus de 500 millions de dollars qui auraient pu être évitées: plus de 300 millions de dollars pour des réparations majeures au pont existant et plus de 200 millions de dollars versés au partenaire privé pour les coûts supplémentaires liés à la construction du nouveau pont.

[*Français*]

Nous avons relevé un autre problème lors de notre audit, à savoir qu'Infrastructure Canada a analysé les modèles d'approvisionnement deux ans après que le gouvernement ait décidé d'avoir recours à un partenariat public-privé. L'analyse du ministère n'était pas fondée sur des données et des hypothèses fiables et ne tenait pas compte de tous les grands risques. Des analyses plus approfondies auraient permis de conclure qu'un modèle de partenariat public-privé pourrait être plus coûteux qu'un modèle d'approvisionnement traditionnel.

Nous avons constaté qu'Infrastructure Canada avait évalué de manière uniforme et équitable les propositions techniques pour le projet de nouveau pont. Le ministère a opté pour un processus d'approvisionnement condensé, qui permettrait au soumissionnaire retenu d'amorcer rapidement les travaux de construction. Toutefois, cette méthode d'évaluation comportait des défauts qui ont entraîné des risques importants et des incertitudes quant aux propositions des soumissionnaires à l'égard de la durabilité, de la conception, de l'exploitation, de l'entretien et de la réfection du pont.

Par exemple, nous avons constaté que la même importance avait été accordée aux sept critères cotés, même si certains étaient plus importants que d'autres. À notre avis, les critères de la conception, de l'exploitation, de l'entretien et de la réfection du pont auraient dû avoir plus de poids que les autres, comme l'approche de gestion du projet.

[*Traduction*]

Monsieur le président, nous avons conclu qu'Infrastructure Canada n'avait pas planifié le remplacement du pont Champlain d'une manière rentable. Selon nous, le nouveau pont Champlain ne sera pas construit dans le respect du budget, et la mise en service du pont dans les échéances prévues semble très ambitieuse.

Nous avons formulé cinq recommandations qui ont été acceptées par Infrastructure Canada.

Monsieur le président, je termine ainsi ma déclaration préliminaire. Nous serons heureux de répondre aux questions des membres du Comité. Merci.

● (1535)

**Le président:** Merci, monsieur Ferguson.

C'est maintenant au tour de Mme Gillis. Allez-y, s'il vous plaît.

**Mme Kelly Gillis (sous-ministre, Infrastructure et collectivités, Bureau de l'infrastructure du Canada):** Bonjour. Merci de m'avoir invitée aujourd'hui pour vous parler du rapport du vérificateur général portant sur le remplacement du pont Champlain à Montréal.

Je suis accompagnée de Marc Fortin, sous-ministre adjoint des opérations des programmes; et Natalie Bossé, directrice générale des grands projets de ponts.

J'aimerais remercier le vérificateur général et son personnel de leur travail lors de l'examen de cet important projet. Nous sommes conscients de l'occasion que cet audit offre; il offre une occasion d'apprentissage et d'amélioration de nos pratiques pour nous permettre de continuer de mettre en place des infrastructures de grande qualité offrant une grande valeur aux Canadiens.

[*Français*]

Le ministère accepte les recommandations du vérificateur général, et je suis ravie de confirmer que des mesures ont déjà été prises pour donner suite aux conclusions du rapport. Des mesures additionnelles seront intégrées à nos stratégies visant la gestion des projets à venir et la gestion des actifs.

[*Traduction*]

Le projet de corridor du nouveau pont Champlain est l'un des projets d'infrastructure les plus importants en cours en Amérique du Nord. L'histoire du pont Champlain actuel et les événements associés à sa construction sont bien connus et bien expliqués dans le rapport du vérificateur général.

Après que plusieurs études ont été menées afin de comprendre l'état du pont et de déterminer l'option à privilégier entre la remise en état ou le remplacement du pont, on a décidé, en 2011, de remplacer le pont Champlain tout en veillant à ce que les travaux soient entrepris de manière à ce que le pont puisse demeurer ouvert en toute sécurité jusqu'à l'ouverture du nouveau pont.

En 2012, compte tenu de la complexité du projet, on a retenu les services d'experts du secteur privé pour appuyer une équipe de professionnels de plusieurs ministères qui a préparé une analyse de rentabilisation pour déterminer la meilleure méthode à adopter pour le remplacement du pont. Selon cette analyse, en décembre 2013, le gouvernement fédéral a annoncé la décision d'opter pour un modèle d'approvisionnement fondé sur un PPP. Par la suite, en mars 2014, un processus concurrentiel a été entrepris, selon la plus récente méthodologie pour un PPP, et a permis de sélectionner un promoteur privilégié en avril 2015, soit le Groupe Signature sur le Saint-Laurent.

On a mis en place une structure exhaustive de gouvernance et de supervision essentielle à la démarche d'approvisionnement et de gestion dans le cadre du projet, des comités principaux des ministres et des sous-ministres aux groupes de travail techniques appuyés par des experts-conseils du secteur privé possédant une expérience des modèles d'infrastructure en PPP à l'échelle internationale.

[*Français*]

La transparence et les communications proactives, ainsi que le travail avec nos partenaires de la Ville de Montréal, de la Ville de Brossard et du gouvernement du Québec ont également joué un rôle essentiel dans la gestion du projet. Lorsque nous avons franchi des étapes importantes ou lorsque des défis sont survenus, nous avons organisé des séances d'information technique, pour les médias également, afin de nous assurer que tous les intervenants avaient la possibilité de poser des questions et d'être informés.

[*Traduction*]

À l'occasion de notre dernière séance d'information pour les médias en avril, nous avons communiqué des renseignements sur la seule augmentation des coûts survenue jusqu'à maintenant dans le cadre du projet: l'entente de règlement négociée à 235 millions de dollars. L'entente de règlement nous a permis de rattraper les retards dans les travaux de construction, attribuables à diverses grèves hors du contrôle du Groupe Signature sur le Saint-Laurent, en plus de régler toutes les réclamations existantes liées à la question des permis de transport, au sujet de laquelle notre comité d'arbitrage indépendant s'est prononcé. De plus, l'entente de règlement couvrait aussi les coûts des mesures additionnelles prises par le Groupe Signature sur le Saint-Laurent pour respecter la date d'échéance du nouveau pont Champlain du 21 décembre 2018, et mettait fin à la poursuite intentée par le Groupe devant la Cour supérieure.

Nous en sommes maintenant aux dernières étapes de la construction. Comme vous pouvez le voir sur la photo qui a circulé, la construction du pont est terminée à près de 80 %. Infrastructure Canada continuera de collaborer étroitement avec son partenaire du secteur privé, le Groupe Signature sur le Saint-Laurent, qui s'est engagé à ouvrir le pont en décembre 2018, comme prévu.

Tout au long de la construction du nouveau pont, et jusqu'à ce que celui-ci soit opérationnel, la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée a poursuivi l'entretien du pont Champlain actuel pour en assurer la sécurité, et continuera de le faire. La société a fait preuve de diligence raisonnable en assurant l'intégrité structurelle du pont, ainsi que la sécurité et l'efficacité du corridor, tandis que le projet de construction est en cours.

[*Français*]

Pour terminer, nous avons déployé tous les efforts nécessaires pour nous assurer que le projet a été géré avec rigueur et transparence.

Nous souhaitons remercier une fois de plus le vérificateur général de son rapport, qui nous donne l'occasion de tirer des leçons de ce projet et d'améliorer notre façon de faire.

● (1540)

[*Traduction*]

À titre de fonctionnaire, c'est un honneur d'avoir la possibilité de participer à un projet aussi important, qui contribuera à l'essor de la région de Montréal pour les 125 prochaines années.

[*Français*]

Je vous remercie.

[*Traduction*]

**Le président:** Merci beaucoup, madame Gillis.

Nous passons maintenant au premier tour.

[*Français*]

Madame Mendès, vous disposez de sept minutes.

**Mme Alexandra Mendès (Brossard—Saint-Lambert, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je vous remercie tous d'être ici, aujourd'hui.

Puisque je suis la députée de Brossard—Saint-Lambert, ce projet me tient évidemment beaucoup à coeur, et ce, depuis très longtemps. Lors de mon premier mandat, de 2008 à 2011 — à l'époque, je faisais partie de l'opposition —, j'ai fait plusieurs interventions auprès du gouvernement, à la Chambre, précisément pour demander quand on allait remplacer le pont. Pour nous, les usagers du pont, il ne s'agissait plus de le réparer, mais bien de le remplacer. Nous le voyions. C'était visible à l'oeil nu. Nous passions en-dessous et nous voyions que le béton tombait de partout. À peu près tous les six mois, des rapports de toutes sortes de firmes indépendantes étaient publiés, qui dénonçaient l'avancement de la dégradation de façon assez évidente.

Pour quelqu'un qui vit à Brossard et qui, comme moi, utilise le pont Champlain très régulièrement — je ne peux pas dire que c'est tous les jours, parce que je suis ici pendant la semaine, mais c'est presque tous les jours —, il était donc clair que ce pont avait un besoin immense d'attention depuis plusieurs années. On parlait de réparations, oui, pendant un certain nombre d'années, mais on parlait aussi déjà de le remplacer depuis 2008.

Monsieur Ferguson, lors de votre vérification, avez-vous pu identifier la raison des réticences, entre 2008 et 2011 — durant le mandat que j'ai rempli en tant que députée —, à accepter le fait que le temps était venu de remplacer le pont?

**M. Michael Ferguson:** C'est un peu difficile à dire. Nous avons indiqué que la société d'État Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, PJCCI, a déterminé qu'il était peut-être nécessaire de commencer la planification du nouveau pont, mais qu'il fallait avoir ce nouveau pont d'ici 2021. Il semble donc que quelques-unes des informations transmises ne révélaient pas de sentiment d'urgence. Nous avons indiqué que, dans quelques cas, la société d'État avait exprimé la nécessité de remplacer le pont. Toutefois, je pense qu'il était davantage urgent, à ce moment-là, de s'occuper de la dégradation du pont. Il semble qu'il ait été difficile de trouver l'information indiquant que PJCCI avait expliqué la situation et la dégradation du pont.

**Mme Alexandra Mendès:** Je serai la première à reconnaître que, pour essayer de garder le pont actuel en état jusqu'à la fin de la construction du nouveau pont, les ingénieurs québécois ont été brillants pour trouver des solutions innovantes visant à faire tenir le pont, comme la super poutre.

Ce qui me renverse, c'est que, pour les citoyens qui utilisent le pont, cela semblait évident que le pont était en train de tomber. Alors, comment des personnes dont la responsabilité première est d'assurer le maintien des infrastructures fédérales ont-elles pu passer tant d'années à négliger cela?

Vous venez de me dire que vous ne pouviez pas répondre à cette question, mais j'aimerais qu'un jour on soit capable d'en arriver à une conclusion. Je ne parle pas des fonctionnaires d'Infrastructure Canada, mais plus précisément des administrateurs et des gestionnaires de PJCCI, qui sont sur le terrain et qui devraient être en mesure d'indiquer clairement l'état dans lequel sont les ponts.

Madame Gillis, avez-vous quelque chose à ajouter à cet égard?

[*Traduction*]

**Le président:** Allez-y, madame Gillis.

[*Français*]

**Mme Kelly Gillis:** Selon les rapports et la documentation que nous avons obtenus, depuis 2007 et 2008, PJCCI a fait des études pour vérifier l'état des ponts et procéder à la planification pour remplacer le pont.

**Mme Alexandra Mendès:** Elle l'a fait beaucoup plus tard.

**Mme Kelly Gillis:** Elle croyait avoir plus de temps pour procéder au remplacement et pour que le pont soit en place en 2020-2021.

● (1545)

**Mme Alexandra Mendès:** C'est un peu frustrant.

Je sais que ce n'est pas là-dessus que nous devons baser des décisions aussi importantes, mais il s'agit quand même d'un phénomène sur lequel les citoyens qui utilisaient le pont se prononçaient depuis déjà plusieurs années. Ils disaient que le pont n'était pas fiable et qu'il se dégradait à vue d'oeil. Des morceaux de béton tombaient sur les voitures. Il y a donc quelque chose qui ne fonctionnait pas.

On fait des études, mais quelle est leur crédibilité si on se rend compte, trois ans plus tard, que ce n'est pas du tout cela? Comment pouvons-nous nous fier à ces études? Que devons-nous faire pour corriger la façon dont ces études sont faites?

Je pose question à M. Ferguson ou à M. Le Goff.

[*Traduction*]

**Le président:** Allez-y, monsieur Le Goff.

[*Français*]

**M. Philippe Le Goff (directeur principal, Bureau du vérificateur général):** Merci, monsieur le président.

Un des aspects très importants du projet était le fait que les armatures d'acier étaient coulées dans du béton. Pour les ingénieurs, c'était un défi de percevoir la gravité de la détérioration, même si vos concitoyens pouvaient observer une dégradation superficielle du pont grâce aux amas de béton qui pouvaient se détacher de la structure.

Je pense que c'est ce qui a fait, en partie, que l'on n'a pas bien évalué la gravité de la détérioration du pont et qu'à l'origine on a fixé à 2020-2021 l'échéance du remplacement.

[*Traduction*]

**Mme Alexandra Mendès:** Madame Gillis, en ce qui concerne les leçons retenues, que pouvons-nous retenir du processus et de ce qui nous a amenés là?

**Mme Kelly Gillis:** Je vous remercie de la question.

Je crois que dans la situation actuelle — et c'est une chose que le vérificateur général a recommandé dans son rapport —, c'est l'importance de la gestion du cycle de vie des actifs. Ces dernières années, PJCCI a certainement amélioré les choses à ce chapitre et y travaille assidûment. Un autre aspect important qui constitue une occasion maintenant, c'est la technologie. Le pont Champlain a maintenant de nombreux capteurs et on suit en temps réel le comportement et l'état du pont. Dans le cas des ponts Jacques-Cartier et Honoré-Mercier, le même type de technologie sera utilisé. Je crois que nous avons maintenant une véritable occasion de comprendre l'état de nos actifs, ce que nous n'avions pas auparavant.

**Mme Alexandra Mendès:** C'est rassurant, en effet. Merci.

**Le président:** Merci, madame Mendès.

C'est maintenant au tour de M. Chong. Allez-y, s'il vous plaît.

**L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC):** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Bienvenue au Comité.

**L'hon. Michael Chong:** Merci. Je suis ravi d'être ici.

Je remercie les témoins de comparaître devant nous aujourd'hui.

Lorsque je lis le rapport du vérificateur général qui porte sur le pont Champlain, et aussi le rapport que votre bureau a publié l'automne dernier concernant les plans du gouvernement sur les changements climatiques, je ne peux que conclure que ce pont, qui est l'une des plus importantes initiatives liées à l'infrastructure jamais entreprises par le gouvernement du Canada, n'est pas à la hauteur de ce que prétend le gouvernement, soit qu'il croit au développement durable sur les plans économique, environnemental et social.

Selon le rapport qui a été rendu public par votre bureau l'automne dernier, monsieur Ferguson, il est clair qu'Environnement et Changement climatique Canada n'était pas en voie d'atteindre la cible de réduction des émissions fixée pour 2020 et avait réorienté ses efforts vers la cible de 2030. La pièce 1.5 du même rapport indique clairement que le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques tant vanté par le gouvernement ne va pas nous permettre d'atteindre les objectifs de l'Accord de Paris, les objectifs pour 2030.

**Le président:** Allez-y, monsieur Massé.

**M. Rémi Massé (Avignon—La Mitis—Matane—Matapédia, Lib.):** J'aimerais tirer une chose au clair. Notre comité s'est réuni pour examiner le rapport qui a été fourni par les professionnels du Bureau du vérificateur général.

[*Français*]

J'essaie de cerner l'objectif de la question de mon collègue, étant donné que nous tentons de bien comprendre les constatations et les recommandations formulées à l'égard des travaux qui ont été réalisés et des décisions que l'ancien gouvernement a prises.

Si on souhaite jouer dans la sphère politique, on peut aussi le faire, mais j'aimerais bien qu'on se concentre sur...

[*Traduction*]

**Le président:** Je n'ai pas vraiment rien entendu de... Il a parlé d'un rapport qui a été publié l'automne passé, mais nous discutons plus précisément du pont Champlain.

Monsieur Chong, je sais que vous êtes en train d'enchaîner vers ce sujet, et nous suivons avec intérêt votre transition vers la question du pont Champlain.

● (1550)

**L'hon. Michael Chong:** Merci, monsieur le président. J'imagine que le temps consacré au rappel au Règlement ne sera pas déduit de mon temps de parole.

**Le président:** Non, nous avons arrêté le chronomètre et ce sera déduit du temps de M. Massé.

**L'hon. Michael Chong:** Je parle du rapport parce qu'il est lié directement au rapport que le Comité est en train d'examiner, soit le rapport 4.

Le rapport de l'automne dernier montre clairement que le plan sur le changement climatique dont le gouvernement se targue tant ne nous permettra pas d'atteindre les objectifs de l'Accord de Paris. La pièce 1.5 montre bien qu'il manque 45 mégatonnes pour atteindre la cible de réduction des émissions établie dans le contexte de l'Accord de Paris, qui est de 523 mégatonnes. Par ailleurs, en lisant le rapport actuel, le rapport 4, je remarque que vous indiquez que la décision qu'a prise le gouvernement de supprimer le péage a d'énormes répercussions. En fait, vous estimez que cela fera augmenter considérablement la circulation sur le pont, soit d'environ 20 %; le nombre de véhicules passera de 50 à 60 millions par année. À mon avis, cela ne respecte pas le principe déclaré du gouvernement, soit l'internalisation de notre système économique, bien au contraire. On prend ce qui était intégré, soit le prix pour la circulation sur le pont, et on en fait des coûts externes. Je ne vois pas comment cela concorde avec la conviction du gouvernement, qui dit vouloir favoriser la viabilité sur le plan environnemental.

J'ai fait des calculs rapides concernant votre estimation selon laquelle le nombre de passages sur ce pont par année augmenterait de 10 millions. Puisqu'un véhicule consomme en moyenne 2 000 litres de carburant par année et émet environ 2,3 kilogrammes de carbone par litre d'essence consommé en moyenne, si nous multiplions cela par 10 millions de véhicules, on constate que 46 mégatonnes de carbone supplémentaires seront émises par ces 10 millions de nouveaux véhicules. Maintenant, je sais que, toutes autres choses étant égales, il ne s'agit pas d'une analyse approfondie, parce qu'il y aura d'autres moyens de transport et que des gens décideront peut-être d'utiliser un autre moyen pour se rendre au travail, mais le fait est que s'il manque au gouvernement 45 mégatonnes pour atteindre la cible de réduction des émissions établie dans le contexte de l'Accord de Paris, chaque décision a des répercussions, et si 10 millions de nouveaux véhicules passent sur ce pont, cela ne nous permettra pas d'atteindre les objectifs de l'Accord de Paris. Ce n'est pas viable sur le plan environnemental.

Le deuxième point que je voulais soulever, monsieur le président, c'est que ce n'est pas viable sur le plan économique. Dans votre rapport 4, vous dites que cela a éliminé 3 milliards de dollars dans le cadre financier. Nous aurons une perte de revenus de 3 milliards au cours des 30 premières années parce que le gouvernement a pris la décision politique d'éliminer le péage sur le pont, et ce n'est donc pas viable sur le plan économique. De plus, la circulation plus importante fera augmenter l'usure de la structure du pont, ce qui entraînera une hausse des coûts.

En outre, ce n'est pas viable sur plan social. Cela entraîne des injustices au pays. Les gens doivent payer 46 $ pour traverser un pont fédéral qui relie l'Île-du-Prince-Édouard au continent, et le nouveau pont fédéral reliant Windsor et Detroit proposé, que des millions de Canadiens utiliseront chaque année, sera un pont à péage. Pourtant, nous avons un pont qu'utiliseront des Canadiens pour traverser le Saint-Laurent sans devoir payer. Ce n'est ni viable, ni équitable sur le plan social.

Je fais simplement valoir ces points, monsieur Ferguson, et, par votre intermédiaire, monsieur le président, j'aimerais savoir si vous avez quelque chose à dire sur le manque de viabilité concernant la gestion de ce pont fédéral à Montréal de la part du gouvernement.

**Le président:** Allez-y, monsieur. Ferguson.

**M. Michael Ferguson:** Nos audits portent sur la mise en oeuvre des politiques du gouvernement plutôt que sur leur établissement. Dans le rapport, nous avons indiqué que le ministère doit également faire affaire avec l'entrepreneur du secteur privé concernant l'élimination des péages, les modifications apportées au contrat. Je crois que le processus est toujours en cours, mais évidemment, c'est un changement important par rapport au contrat original, et lorsqu'il s'agit d'un partenariat public-privé, il s'agit en partie d'établir les obligations contractuelles au départ et de ne pas y apporter beaucoup de changements. Ceci est de toute évidence un changement important.

Encore une fois, cet audit consistait à examiner le projet. Le gouvernement a pris la décision après que le contrat original a été conclu.

Pour ce qui est du rapport auquel vous avez fait référence, je dois souligner que ce que nous avons dit au cours de l'automne, je crois, c'est que les mesures qui ont été annoncées jusqu'à maintenant ne permettraient pas au Canada d'atteindre sa cible de réduction des émissions fixées pour 2030. Cela ne veut pas dire qu'il ne pourrait pas prendre d'autres mesures.

● (1555)

**Le président:** Il vous reste 30 secondes.

**L'hon. Michael Chong:** Lorsque vous avez examiné le projet de remplacement du pont Champlain, dans le cadre du rapport 4, avez-vous vérifié si le gouvernement avait pris en compte la hausse des émissions de gaz à effet de serre qui résulterait de sa décision d'éliminer le système de péage?

**M. Michael Ferguson:** Nous n'avons pas examiné cela.

**L'hon. Michael Chong:** Je n'ai pas d'autres questions. Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Chong.

La parole est maintenant à Mme Sansoucy.

[*Français*]

Vous disposez de sept minutes, madame Sansoucy.

**Mme Brigitte Sansoucy (Saint-Hyacinthe—Bagot, NPD):** Merci, monsieur le président.

Je remercie l'ensemble des témoins de leurs présentations. Je les remercie également d'être ici pour répondre à nos questions.

Ma première question s'adresse à vous, monsieur Ferguson. Je pense que c'est la première fois que j'ai l'occasion de vous poser une question. J'en profite pour vous féliciter et pour vous dire que j'ai un immense respect pour le rôle que jouent tous les employés de votre bureau et pour les responsabilités qu'ils assument. Je suis une nouvelle députée — j'ai été élue en 2015. Chaque fois qu'un rapport de votre bureau sort, il nous éclaire beaucoup et nous aide à jouer notre rôle de représentants des citoyennes et des citoyens. Je vous en remercie.

Je suis la nouvelle porte-parole en matière d'infrastructure et de collectivités, et à ce titre, j'ai étudié ce rapport en particulier. Ce que j'ai trouvé intéressant de ce rapport, c'est à quel point il est tourné vers l'avenir. Il nous parle des leçons qu'on peut tirer de cet immense projet et de la démarche qui a mené à la construction du pont Champlain. Il nous éclaire sur les décisions que nous aurons à prendre dans le cas d'autres projets d'infrastructure, car ce ne sera pas le dernier.

Dans votre rapport, vous dites que les coûts seront plus élevés et, pire encore, que le gouvernement n'était pas en mesure de dire comment il était arrivé à la conclusion qu'un partenariat public-privé permettrait de réaliser les économies de 1,75 milliard de dollars annoncées. Selon vous, un modèle traditionnel aurait coûté moins cher.

Puisque nous serons amenés à prendre ce genre de décisions à l'avenir, j'aimerais savoir combien on aurait économisé si on avait utilisé un modèle traditionnel. De plus, qu'est-ce qui fait exploser les coûts quand on se tourne vers un partenariat public-privé, comme on l'a fait dans ce cas-ci?

**M. Michael Ferguson:** Je vous remercie.

Je vais commencer à répondre, puis M. Le Goff pourra vous donner plus de détails.

Nous avons indiqué que les hypothèses utilisées pour analyser ce projet présentaient des lacunes. Nous avons examiné certains aspects de cette analyse. En utilisant des hypothèses plus réalistes, on aurait pu trouver une meilleure façon d'aborder ce projet.

Je vais demander à M. Le Goff de vous donner des détails.

**M. Philippe Le Goff:** Monsieur le président, madame la députée, nous avons examiné plusieurs hypothèses qui ont été utilisées pour évaluer la valeur d'un modèle d'approvisionnement par rapport à l'autre. Dans le cas du pont Champlain, beaucoup de données étaient fragmentaires. Je pense notamment à la conception du pont. On a utilisé des hypothèses d'un niveau de conception de 5 %, alors que la norme se situe plutôt autour de 10 %. Le ministère a dû se baser sur des données qui, inévitablement, ont fait varier les coûts considérablement.

Nous ne concluons pas qu'un partenariat public-privé coûte nécessairement plus cher, mais plutôt qu'on aurait dû mener des études avant de prendre une décision.

**Mme Brigitte Sansoucy:** D'accord, je comprends bien.

Dans votre rapport, vous dites qu'il est peu probable que le pont Champlain soit inauguré d'ici le 21 décembre prochain à cause, entre autres, d'une vingtaine de changements qui ont été décidés en cours de projet et qui sont d'ailleurs toujours en négociation avec le constructeur, les municipalités et le gouvernement provincial.

Ma collègue Mme Mendès l'a bien dit: il y a eu un retard dans la prise de décision. Nous entendions parler de ce problème depuis longtemps au Québec.

Je sais que c'est une hypothèse, mais vous en avez étudié plusieurs. Si nous avions privilégié, dès 2006, un modèle traditionnel, ferions-nous face à de tels délais et à une augmentation des coûts au cours du processus après qu'on ait décidé d'avoir recours à un partenariat public-privé, un PPP, sans avoir toutes les données pour l'analyser suffisamment?

Je l'ai dit sur la place publique, je privilégie souvent l'infrastructure publique.

Comme je vous l'ai dit, j'aime le fait que votre rapport se tourne vers l'avenir. Comment pouvons-nous apprendre de cette expérience en ce qui concerne les prochaines décisions que nous aurons à prendre? Il faut donc intervenir tôt, dès qu'un signal d'alarme est lancé, et mettre en marche les études.

Si on avait, dès le départ, opté pour un modèle traditionnel, aurions-nous fait face à des délais et des augmentations de coûts semblables?

● (1600)

[*Traduction*]

**Le président:** Allez-y, monsieur Ferguson.

[*Français*]

**M. Michael Ferguson:** Encore une fois, je vais commencer à vous répondre et je vais demander à M. Le Goff d'ajouter d'autres informations.

En ce qui concerne les PPP, je pense que la chose à retenir de cette situation est l'importance d'effectuer une analyse complète à l'aide d'hypothèses fondées sur la bonne information, une analyse qui inclue toute l'information disponible afin de déterminer si un PPP est la meilleure façon d'effectuer un tel projet.

Je n'ai donc aucune opinion quant à savoir s'il est mieux d'utiliser un PPP ou une autre façon pour bâtir une infrastructure. Cependant, il est très important de compléter une analyse adéquatement.

Je vais demander à M. Le Goff de répondre également.

**Mme Brigitte Sansoucy:** Oui.

[*Traduction*]

**Le président:** Très rapidement.

[*Français*]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Je sais que vous n'avez pas pris position.

Vous parlez simplement de la façon dont on arrive à une décision. Je le comprends bien.

[*Traduction*]

**Le président:** Allez-y, monsieur Le Goff.

[*Français*]

**M. Philippe Le Goff:** Monsieur le président, c'est sûr qu'on tient compte de certains éléments, comme le coût d'emprunt, qui est plus faible pour l'État que pour un partenaire privé, par exemple. Habituellement, on fait donc des économies de ce côté.

Par contre, un partenaire privé peut avoir une expertise que le ministère ne possède pas. Il est donc possible d'avoir un taux d'efficience supérieur en choisissant un partenariat public-privé.

Encore une fois, je vais réitérer l'opinion du vérificateur général en disant qu'il est important de considérer tous ces éléments avant de prendre une décision parce que, souvent, la décision ne tient qu'à peu de choses et les hypothèses que nous avançons sont très déterminantes pour arriver à une conclusion.

**Mme Brigitte Sansoucy:** D'accord, mais...

[*Traduction*]

**Le président:** Je suis désolé, madame Sansoucy. Vous étiez très bonne et j'ai vraiment aimé vos questions, mais je ne peux tout simplement pas vous laisser plus de... Vous avez déjà dépassé d'une minute et demie le temps qui vous était imparti.

La parole est maintenant à M. Massé. Nous pourrons revenir à vos questions, car je sais que ce sont de bonnes questions.

[*Français*]

Monsieur Massé, vous disposez de sept minutes.

**M. Rémi Massé:** Merci, monsieur le président.

Nous aurions peut-être dû inviter mon collègue d'en face, qui était au Cabinet à l'époque où les décisions ont été prises, afin qu'il nous explique pourquoi on a mis autant de temps à prendre ces décisions. Nous connaissons très bien les conséquences environnementales que cela a eu. Les délais, avant de commencer la construction du pont, ont fait en sorte qu'il y a encore une congestion considérable à Montréal. Il y a encore des rejets de gaz à effets de serre, des répercussions importantes sur le taux de pollution. Ce pont permettra une décongestion et la circulation d'un train électrique. Si les décisions avaient été prises plus rapidement, cela aurait donc coûté moins cher et nous ne serions pas dans cette situation aujourd'hui. Je vais m'arrêter ici.

J'ai une question à poser à Mme Gillis.

Le vérificateur général a mentionné qu'il avait certains doutes quant au respect de l'échéancier de décembre et qu'il ne serait peut-être pas possible de respecter les coûts que vous avez estimés. J'aimerais donc savoir comment vous réagissez aux questions de l'échéancier et des coûts. D'après vous, serons-nous en mesure de respecter les coûts prévus et l'échéancier qui a été établi?

● (1605)

[*Traduction*]

**Le président:** Allez-y, madame Gillis.

[*Français*]

**Mme Kelly Gillis:** Je vous remercie de votre question.

Il y a eu des négociations avec Signature sur le Saint-Laurent, ou SSL, au sujet de la somme de 235 millions de dollars. C'est la seule réclamation qui pourrait faire augmenter les coûts. Il n'y en a pas d'autre actuellement et nous ne sommes pas au courant d'autres éléments qui feraient augmenter les coûts de construction du pont.

Dans les négociations de cette somme de 235 millions de dollars, nous avons remis à SSL le risque de retard de l'ouverture du pont. Ce groupe a l'obligation contractuelle de terminer le pont le 21 décembre 2018. Si le pont n'est pas prêt à cette date, il devra respecter les obligations prévues au contrat.

**M. Rémi Massé:** Quelles sont ces obligations? Dans le rapport du vérificateur, on parle de pénalités importantes. J'aimerais que vous me parliez des pénalités qui seront imposées à SSL, si celle-ci ne respecte pas l'échéancier de décembre 2018.

**Mme Kelly Gillis:** Pour chaque jour de retard pendant la première semaine, la pénalité serait de 100 000 $. Après sept jours, elle serait de 400 000 $ par jour, jusqu'à un plafond de 150 millions de dollars.

**M. Rémi Massé:** Je vous remercie.

Tout à l'heure, vous avez dit que les travaux de construction du pont Champlain étaient complétés à 80 %. La fin de semaine dernière, j'ai eu la chance de voler au-dessus du nouveau pont dans un vol entre Mont-Joli et Montréal pour me rendre à Ottawa. J'ai constaté l'état d'avancement des travaux. C'est assez impressionnant.

Quel mécanisme de suivi a-t-on mis en place pour s'assurer que les travaux seront complétés à temps?

**Mme Kelly Gillis:** Je vous remercie de votre question.

Il y a un suivi très serré du travail que fait SSL sur le pont. Il y a des réunions et des rapports de façon régulière sur les progrès dans la construction du pont. Un ingénieur indépendant travaille pour nous et nous donne l'information nécessaire pour que nous puissions poser les bonnes questions sur les progrès réalisés.

Nous assurons la gouvernance et le suivi des progrès de façon proactive. S'il y a des points à éclaircir, nous le faisons immédiatement.

**M. Rémi Massé:** Pardonnez-moi, mais ce n'est pas clair pour moi.

Qui est responsable du suivi, afin de déterminer où en sont les travaux exactement? Vous avez mentionné différents noms. Pour le commun des mortels, qui est responsable, ultimement, du suivi en vue de faire rapport au gouvernement?

**Mme Kelly Gillis:** Selon le contrat, c'est SSL qui est responsable de faire en sorte que le pont sera opérationnel pour le 21 décembre. C'est clair.

**M. Rémi Massé:** D'accord.

**Mme Kelly Gillis:** Nous avons une équipe d'experts qui reçoivent des rapports sur les progrès de la construction du pont. S'ils voient quelque chose qui a besoin d'être clarifié, il y a un processus établi pour en discuter.

**M. Rémi Massé:** C'est parfait.

Projetons-nous dans l'avenir. Cette infrastructure devra être sécuritaire afin d'éviter ce qui s'est produit par le passé. Une fois le pont construit, quel mécanisme de suivi utilisera-t-on pour assurer la sécurité des Montréalais qui auront à le traverser au cours des prochaines années?

[*Traduction*]

**Le président:** Allez-y, madame Gillis.

[*Français*]

**Mme Kelly Gillis:** Je vous remercie de votre question.

En vertu du contrat, une fois le pont ouvert, SSL va en assurer la maintenance et l'exploiter pendant 30 ans, jusqu'en octobre 2049. Il devra respecter des normes de service pendant tout ce temps. Sept ans avant que le pont retourne au gouvernement, un ingénieur fera une inspection indépendante pour s'assurer qu'il est en bon état et respecte les normes que nous avons établies.

● (1610)

[*Traduction*]

**Le président:** Merci. La parole est maintenant à M. Deltell.

[*Français*]

Monsieur Deltell, vous disposez de cinq minutes.

**M. Gérard Deltell (Louis-Saint-Laurent, PCC):** Merci, monsieur le président.

Monsieur Ferguson, monsieur Le Goff, madame Gillis, monsieur Fortin et madame Bossé, je vous remercie également et vous souhaite la bienvenue.

Monsieur le vérificateur général, dans votre rapport, vous soulignez que, en 2007, l'étude n'avait pas clairement indiqué l'impact que cela pourrait avoir.

En effet, vous avez dit que ce n'était qu'en 2007 que la Société s'était rendu compte que le pont avait besoin de réparations urgentes. Elle avait donc communiqué ce fait au ministre responsable, mais sans expliquer clairement l'état de dégradation rapide du pont.

Pouvez-vous nous dire ce qui n'a pas été expliqué clairement et pourquoi cela n'a pas été fait?

**M. Michael Ferguson:** Je vais demander à M. Le Goff de vous donner des détails là-dessus.

[*Traduction*]

**Le président:** Allez-y, monsieur Le Goff.

[*Français*]

**M. Philippe Le Goff:** Je dirais que, pour nous, cette situation est un peu mystérieuse. Nous n'avons pas trouvé d'éléments probants démontrant que des communications sur la gravité de la détérioration du pont avaient été faites avec sérieux entre le ministère des Transports de l'époque et la Société des ponts fédéraux.

**M. Gérard Deltell:** C'est tout de même majeur pour l'analyse de tout ce qui s'ensuit.

Monsieur le vérificateur général, compte tenu de ce que vous dites dans votre rapport, il est clair que le gouvernement de l'époque n'a pas été clairement informé de l'urgence du problème. Ceci conduit à cela. Si on n'a pas signifié qu'il y avait urgence, pourquoi le gouvernement aurait-il agi promptement?

J'aimerais avoir un peu plus de précisions à ce sujet. Tout repose là-dessus. Comment se fait-il que l'information n'ait pas été transmise clairement dès 2007? Vous l'avez vous-même souligné.

**M. Michael Ferguson:** Dans une telle situation, il est toujours difficile de suivre tous les éléments probants. Toutefois, je peux dire qu'à ce moment-là, la Société a indiqué qu'il était nécessaire de commencer la planification de la construction du nouveau pont afin que celui-ci soit mis en service en 2021. Elle a précisé qu'il était nécessaire de commencer la planification du nouveau pont, mais elle n'a pas décrit de façon claire l'état de dégradation du pont. Il était donc un peu difficile de comprendre, dans les communications émises au ministère par la Société, quel était le degré d'urgence.

Comme je l'ai dit déjà, la seule chose que nous avons constatée est que, dans toutes ces communications, la société d'État a indiqué que le nouveau pont devrait être mis en service en 2021. C'est juste avant de signer un contrat de partenariat qu'elle a indiqué la nécessité de devancer la mise en service de façon à ce que le pont soit prêt en 2018.

**M. Gérard Deltell:** Encore une fois, c'est là toute la question, monsieur le vérificateur général. Vous indiquez que, dans le rapport, on n'avait pas mis l'accent sur la gravité de la situation et l'importance de la dégradation. Au huitième paragraphe de votre présentation, que vous avez lue plus tôt, vous dites que, si la Société avait évalué et communiqué la gravité de la dégradation du pont Champlain en 2007, un nouveau pont aurait pu être mis en service en 2015.

Nous sommes d'accord. De plus, selon vos dires, ni la gravité de la situation ni l'état de dégradation du pont n'ont été communiqués. Par contre, on a dit qu'il y avait des problèmes et qu'un nouveau pont devait être ouvert à la circulation pour 2021. La décision voulant que le pont soit construit pour 2018 a été prise plus tard, comme vient de le confirmer Mme Gillis dans sa présentation. Vous avez des réserves quant à l'échéance de 2018. Toutefois, Mme Gillis, qui est responsable du dossier, nous dit aujourd'hui que cela pourrait être réalisé et terminé, compte tenu que c'est déjà fait à 80 %. Toutefois, je reviens à l'élément fondamental, soit la gravité de la situation et l'importance de la dégradation.

Comment le gouvernement ou qui que ce soit d'autre aurait-il pu prendre une décision rapide et hâtive si la gravité de la situation et l'importance de la dégradation n'étaient pas soulignées dans le premier rapport de 2007?

● (1615)

**M. Michael Ferguson:** Encore une fois, je dirai que c'est la raison pour laquelle nous avons indiqué l'importance de gérer le cycle de vie d'un actif aussi important que le pont Champlain et de bien comprendre la gravité de la situation d'un tel actif, comme la dégradation de la situation. Bien sûr, nous avons souligné que la Société avait indiqué la nécessité de commencer la planification d'un nouveau pont, mais également qu'elle n'avait pas communiqué toute la gravité de la situation.

**M. Gérard Deltell:** À votre connaissance, monsieur Ferguson — peut-être Mme Gillis pourrait-elle aussi nous en informer —, à quel moment la gravité de la dégradation a-t-elle été communiquée formellement aux autorités compétentes?

**M. Michael Ferguson:** C'était probablement en 2013. C'est à ce moment qu'on a décidé qu'il était nécessaire d'avoir un nouveau pont en 2018. Il fallait donc avoir d'abord une indication réelle que l'échéance pour mettre en place d'un nouveau pont était très serrée.

**M. Gérard Deltell:** D'accord.

Un instant. La chronologie...

[*Traduction*]

**Le président:** Notre temps est écoulé.

**M. Gérard Deltell:** Je reviendrai sur ce sujet, car je crois que c'est le centre de ce rapport.

**Le président:** Nous vous redonnerons certainement la parole. Nous entendrons maintenant Mme Shanahan.

Nous sommes heureux que vous soyez de retour. J'aurais également dû souhaiter la bienvenue au sein de notre comité à Mme Sansoucy. C'est la première fois que vous assistez à l'une de nos réunions. Nous sommes très heureux de vous avoir avec nous.

Madame Shanahan, je vous souhaite un bon retour parmi nous.

**Mme Brenda Shanahan (Châteauguay—Lacolle, Lib.):** Merci beaucoup, monsieur le président. Je suis très heureuse d'être de retour.

Le pont Champlain est certainement un enjeu qui préoccupe beaucoup les citoyens de ma circonscription de Châteauguay—Lacolle, car c'est là que se trouve le pont Mercier. Nous savons donc qu'il y a un lien direct que nous pourrons aborder à un autre moment.

En ce qui concerne ce rapport, je crois que les membres de notre comité et certainement le vérificateur général se souviendront que pour moi, la chose la plus importante, ce sont les leçons apprises et les améliorations que nous pourrons apporter.

J'aimerais entendre parler davantage du cycle de vie, c'est-à-dire que j'aimerais qu'on me donne une idée des coûts liés au cycle de vie et du processus d'examen. Je présume que je demande au vérificateur général de me donner un aperçu, et ensuite à Mme Gillis de me parler de la mise en oeuvre à Infrastructure Canada.

Monsieur Ferguson, avez-vous des commentaires?

**M. Michael Ferguson:** Dans le cadre du rapport que nous avons produit, vous constaterez que nous avons mené un examen spécial de la société d'État PJCCI, en 2003, je crois, et à ce moment-là, nous avons indiqué qu'elle n'avait pas d'indicateur financier en place pour permettre de comparer les coûts liés à l'entretien du pont aux coûts liés à son remplacement.

Comme je l'ai dit dans mon exposé, dès 1986, on a commencé à devoir effectuer des réparations importantes qui n'étaient peut-être pas normales sur un pont de cet âge, mais on n'avait pas d'indicateur financier en place pour aider à comparer les coûts liés à l'entretien du pont à long terme et les coûts liés à son remplacement. Je crois qu'il est important d'avoir un tel indicateur.

Manifestement, posséder l'information nécessaire sur l'intégrité du pont... Comme vous l'avez vu, les intervenants ne comprenaient pas totalement la situation du pont pendant sa détérioration. Comme la sous-ministre l'a dit plus tôt, c'était en partie parce qu'ils n'avaient aucun moyen d'examiner certaines parties de la structure sous le béton. Je crois qu'il est important de comprendre cela.

Toutefois, je crois que l'une des leçons les plus importantes ou l'une des choses les plus importantes qu'il faut faire pour le nouveau pont, c'est qu'il est censé durer 125 ans, ce qui est extrêmement long et unique pour un pont. Le gouvernement sera propriétaire de ce pont après 30 ans. En effet, ce partenariat public-privé exige que le pont redevienne la propriété du gouvernement après 30 ans. Il doit être retourné dans une certaine condition, mais après cela, le gouvernement sera responsable de ce pont pendant 95 autres années, et je crois donc qu'il est important de veiller à établir un plan à long terme et de comprendre qu'en raison de cette durée de vie de 125 ans, la gestion du cycle de vie de ce pont sera très différente de celle de tout autre pont qui appartient au gouvernement fédéral.

● (1620)

**Mme Brenda Shanahan:** Madame Gillis, vous pourriez peut-être nous dire comment cela sera fait?

**Mme Kelly Gillis:** Merci.

Je demanderais à Natalie et Marc de nous fournir des détails supplémentaires sur le plan d'action de la société PJCCI. Ces dernières années, PJCCI a accordé une grande importance à la gestion du cycle de vie, comme je l'ai expliqué plus tôt, en utilisant la technologie des détecteurs pour comprendre le comportement, les conditions et les mouvements du pont Champlain et pour comprendre ce qu'elle peut faire pour le pont Mercier et le pont Jacques-Cartier. La société a adopté une approche à deux volets et se penche sur les méthodes qu'elle peut utiliser au cours des 10 prochaines années, mais elle planifie également ce qui sera nécessaire pour l'entretien proactif au cours des 50 prochaines années et elle veille à ce que la valeur et la durée de vie des actifs dont elle est responsable soient prolongées adéquatement.

Les intervenants de PJCCI mènent également de nombreuses recherches sur les nouvelles techniques de construction et les nouveaux types de matériaux qui sont appropriés pour notre climat. Ils ont donné de nombreuses allocutions, car on considère qu'ils sont des experts dans ce domaine.

**Le président:** Allez-y, monsieur Fortin.

**M. Marc Fortin (sous-ministre adjoint, Opérations des programmes, Bureau de l'infrastructure du Canada):** Je peux peut-être ajouter quelque chose aux propos de la sous-ministre.

PJCCI a mis en oeuvre de nombreuses technologies. Les choses évoluent dans ce type de société. En effet, le pont Champlain est maintenant muni d'instruments que nous n'avions pas dans les années 1950, et on a également installé de nouveaux systèmes appelés des systèmes de gestion des ponts. Ce type de système existe maintenant et il permet d'exercer une surveillance de l'actif.

Les intervenants de la société se penchent maintenant sur le cycle de vie du pont Jacques-Cartier. En effet, ils pensent pouvoir utiliser des technologies qui viennent tout juste d'être mises au point pour prolonger le cycle de vie de ce pont.

**Mme Brenda Shanahan:** Monsieur le président, combien de temps me reste-t-il?

**Le président:** Il vous reste 10 secondes.

**Mme Brenda Shanahan:** D'accord. J'aimerais seulement ajouter quelque chose.

[*Français*]

Je pense que les Québécois et les Québécoises ont l'un des meilleurs taux d'utilisation de voitures électriques au Canada. J'aimerais dire à mon collègue d'en face que je pense que les voitures électriques vont beaucoup nous aider à réduire les gaz à effet de serre.

[*Traduction*]

**Le président:** Merci, madame Shanahan.

La parole est maintenant à M. Deltell.

[*Français*]

**M. Gérard Deltell:** Merci, monsieur le président.

La question fondamentale à se poser est celle-ci: à quel moment le gouvernement a-t-il appris que le pont se dégradait de façon inquiétante? Le paragraphe 4.26 de votre rapport dit ce qui suit:

> Nous avons cependant constaté que la société PJCCI n'avait pas clairement présenté l'accélération de la dégradation du pont actuel.

Il est évidemment très difficile de prendre une décision pertinente au moment opportun quand on n'a pas l'heure juste. C'est un fait.

J'aimerais passer à un autre point. À l'origine, il avait été décidé qu'il y aurait un péage. Un nouveau gouvernement a été élu, lequel a décidé de ne pas imposer de péage. Vous évaluez que la circulation sur ce pont augmentera de 20 %. Sur quoi vous êtes-vous basé, et quels seront les répercussions de cette augmentation?

**M. Michael Ferguson:** Il ne s'agit pas de notre analyse, mais de celle du ministère. Nous avons simplement cité le résultat de cette analyse du ministère au sujet de l'impact de ce changement.

Je vais donc demander à M. Le Goff de vous donner les détails.

[*Traduction*]

**Le président:** Allez-y, monsieur Le Goff.

[*Français*]

**M. Philippe Le Goff:** Effectivement, monsieur le député, ce sont des documents du ministère qui nous ont menés à cette information. Il ne s'agit pas d'une analyse faite par notre bureau.

**M. Gérard Deltell:** Avez-vous analysé l'impact financier de cette nouvelle réalité? Vous parlez d'augmentation de coûts.

**M. Michael Ferguson:** En fait, c'est un élément que le ministère doit négocier avec le partenariat. Il doit déterminer l'impact de ces changements sur le contrat. Il nous est donc impossible de vous parler de cet impact puisqu'il s'agit d'un aspect qui doit être négocié avec le partenariat. Je pense d'ailleurs que ces négociations se poursuivent.

[*Traduction*]

**M. Gérard Deltell:** D'accord.

Madame Gillis, avez-vous des renseignements sur le fait qu'il n'y aura plus de péage à l'entrée du pont? Quelles seront les répercussions de cette initiative?

**Mme Kelly Gillis:** En ce moment, comme l'a dit le vérificateur général, nous discutons des répercussions potentielles. Cela reviendrait aux normes en matière de service, et je demanderais donc à Natalie et à Marc de vous en parler un peu plus en détail.

Puisque nous avons des normes de services liées à l'exploitation et à l'entretien du pont pendant la durée du contrat avec la société, cela dépendra de la détérioration du pont.

● (1625)

**Le président:** Merci.

Madame Bossé, avez-vous des commentaires à formuler?

**Mme Natalie Bossé (directrice générale, Ponts majeurs, Bureau de l'infrastructure du Canada):** Bonjour. En ce qui concerne ces discussions, elles sont liées...

[*Français*]

**M. Gérard Deltell:** Vous pouvez répondre en français. Ne soyez pas intimidée.

**Mme Natalie Bossé:** Je vous remercie.

Comme l'ont effectivement mentionné la sous-ministre et le vérificateur général, nos négociations et discussions se poursuivent avec SSL. Les discussions sont vraiment axées sur les éléments qui ne seront pas du ressort de SSL pour ce qui est du péage. Ainsi, SSL n'aura pas à percevoir le péage, et certains éléments de perception seront retirés. Ces discussions se poursuivent.

**M. Gérard Deltell:** L'important n'est pas tellement de savoir s'il y aura des petites boîtes ou pas, ou s'il faudra insérer une carte ou pas. La question est le long terme. Sur 30 ans, on parle de la perte d'un revenu potentiel de 3 milliards de dollars. Quel sera l'impact sur le financement du projet?

**Mme Natalie Bossé:** À l'heure actuelle, nous poursuivons nos discussions et nous n'avons donc pas encore résolu la question des montants.

**M. Gérard Deltell:** Madame Bossé, avec tout le respect que je vous dois, cela fait deux ans et demi que le gouvernement a annoncé cette décision. En deux ans et demi, n'avez-vous pas été en mesure d'évaluer l'impact à cet égard?

[*Traduction*]

**Le président:** Allez-y, monsieur Fortin.

[*Français*]

**M. Marc Fortin:** Ce sont des formules à appliquer. Le budget du pont Champlain comme tel et le revenu de péage auquel vous faites référence proviennent de deux sources distinctes.

**M. Gérard Deltell:** Vous comprenez aussi que le fait que vous soyez encore en train de parler après deux ans et demi est un peu surprenant, pour être poli.

J'aimerais soulever un autre point, madame Gillis. Dans votre rapport, vous dites que vous avez été confrontés à une grève mais que vous avez réussi à reprendre le temps qu'elle vous avait fait perdre. De quelle grève s'agissait-il et dans quelle mesure cela a-t-il nui à votre travail?

**Mme Kelly Gillis:** Dans le cadre de son échéancier de construction du pont et grâce aux 235 millions de dollars reçus, SSL a embauché des travailleurs additionnels et acheté de l'équipement supplémentaire pour travailler davantage et rattraper le temps perdu à cause de la grève.

**M. Gérard Deltell:** Quel est l'impact financier global de cette grève sur le budget du pont?

**Mme Kelly Gillis:** Nous avons négocié avec SSL un montant de 235 millions de dollars pour certaines conséquences de la grève, pour les permis de transport et pour les demandes d'indemnisation. C'était un montant global.

**M. Gérard Deltell:** Cela veut-il dire que ce montant de 235 millions de dollars n'était pas prévu à l'origine et s'est rajouté au coût total? C'est bien cela?

**Mme Kelly Gillis:** Ce montant de 235 millions de dollars n'était pas dans le budget original.

**M. Gérard Deltell:** Monsieur Ferguson, ce montant est-il inclus dans les 500 millions de dollars dont vous parlez dans votre rapport?

**M. Michael Ferguson:** Oui.

**M. Gérard Deltell:** Près de la moitié des dépassements de coûts sont donc dus à une grève. Est-ce bien cela?

**M. Michael Ferguson:** Ce n'est pas juste à cause de la grève. Nous avons indiqué dans le...

**M. Gérard Deltell:** J'ai dit la moitié, près de la moitié, 235 millions de dollars sur 500 millions de dollars.

**M. Michael Ferguson:** Au paragraphe 4.75 du rapport, nous expliquons que les 235 millions de dollars comprennent 63 millions de dollars pour régler toutes les demandes d'indemnisation relatives aux coûts de transport et 172 millions de dollars pour les mesures d'accélération supplémentaires. Cet aspect relève peut-être de ce deuxième montant. Je n'ai pas les détails précis de l'impact de la grève.

[*Traduction*]

**Le président:** Merci, monsieur Deltell. Nous pourrons vous redonner la parole.

Nous entendrons maintenant Mme Mendès.

**Mme Alexandra Mendès:** Merci, monsieur le président.

J'essaie de me souvenir — et je cherche sur Google en même temps — de tous les rapports que nous avons lus sur la détérioration du pont Champlain avant que la décision soit prise en 2011, et il y en avait un grand nombre, non seulement par Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée, mais aussi par des ingénieurs indépendants et d'autres parties intéressées. Ces rapports sont produits depuis de nombreuses années. En effet, nous n'avons pas entendu parler de cet enjeu pour la première fois en 2007 ou en 2008; nous avons appris beaucoup plus tôt que le pont présentait de graves problèmes.

C'ela dit, nous avons commencé la construction de ce beau nouveau pont. Je peux le voir émerger de l'eau chaque semaine. C'est un beau projet. Il a fourni du travail à de nombreux Canadiens. Je crois que des gens de partout au Canada ont travaillé à toutes les étapes de sa construction. Des coûts se sont ajoutés en raison des limites liées au transport sur l'ancien pont. En effet, des matériaux ne pouvaient pas être transportés sur le pont et on a donc dû les transporter par barge, par train ou par d'autres moyens. Il y a également eu une grève. Nous avons fait face à différents obstacles qui ont causé quelques retards et entraîné des coûts supplémentaires. Je dirais qu'en général, le projet correspond aux attentes ou à la conception initiale.

● (1630)

**Mme Kelly Gillis:** Oui, le projet lui-même respecte sa conception initiale. Le règlement négocié de 235 millions de dollars est le seul coût supplémentaire que nous avons eu jusqu'ici sur ce projet.

**Mme Alexandra Mendès:** En ce qui concerne ces circonstances très inattendues...

**Mme Kelly Gillis:** C'est une combinaison de circonstances.

**Mme Alexandra Mendès:** La grève des ingénieurs du Québec a entraîné certains coûts. Je crois que c'est ce dont nous parlions dans le rapport.

**Mme Kelly Gillis:** Oui, il y a eu la grève des monteurs de charpentes métalliques, la grève des ingénieurs de la fonction publique.

**Mme Alexandra Mendès:** Mais le fait que SSL a dû utiliser différents moyens pour transporter les matériaux de construction jusqu'au site a certainement entraîné des coûts supplémentaires.

**Mme Kelly Gillis:** Les permis du gouvernement du Québec liés aux chargements lourds sur les routes, ainsi que les permis de PJCCI liés aux chargements lourds qui passent sur le pont Champlain actuel ont également contribué au règlement négocié et ont fait partie de ce dernier.

**Mme Alexandra Mendès:** En ce qui concerne la question des péages, nous installons un train électrique sur le pont, et c'est réalisé par la Régie des rentes du Québec, un gros projet de la Caisse de dépôt et placement du Québec. D'après ce que je comprends, selon l'entente financière, l'organisme tirera manifestement des revenus de l'exploitation du train sur une période de 30 ans ou sur le nombre d'années prévu, ce qui est manifestement la raison pour laquelle il a investi dans ce projet. Il ne le fait pas simplement pour investir dans le train.

Cela pourrait-il compenser l'absence des péages?

**Mme Kelly Gillis:** Tous les changements et tous les coûts liés aux trains du REM qui passent sur ce pont seront assumés par la CDPQ pour veiller à ce que ce changement n'ait aucune répercussion financière sur la conception du pont.

**Mme Alexandra Mendès:** Je comprends cette partie, mais je tente de comprendre la situation de l'investisseur privé, SSL, le constructeur. La société ne tirera pas de revenus des péages, mais obtiendra-t-elle des revenus de la Caisse de dépôt et placement?

**Mme Kelly Gillis:** Il n'a jamais été question que les revenus des péages reviennent à SSL. Cet enjeu a toujours été à part. Les revenus devaient toujours revenir dans le cadre financier.

**Mme Alexandra Mendès:** Ce n'était pas le moyen par lequel la société devait récupérer sa part du PPP.

**Mme Kelly Gillis:** Non. Cela a toujours été un enjeu distinct. Ces revenus étaient censés être renvoyés dans le cadre financier, en tenant compte du financement des revenus généraux. Cela n'a jamais été directement lié à...

**Mme Alexandra Mendès:** Comment obtiendra-t-elle une compensation du PPP?

**Mme Kelly Gillis:** La société sera remboursée par l'entremise d'ententes de services, c'est-à-dire par des paiements directs du gouvernement pour le respect des normes de service et l'exploitation du pont.

**Mme Alexandra Mendès:** D'accord. Ce PPP serait différent de ceux que nous avons vus ici, par exemple, dans lesquels les sociétés qui construisent des autoroutes à péage récupèrent habituellement les revenus des péages. C'est complètement différent dans ce cas-ci.

**Mme Kelly Gillis:** Ce sera différent. Il y a toute une série de PPP, et certains comportent un risque lié au revenu. Il n'a jamais été question que ce PPP présente ce risque. En effet, dès le départ, le risque n'a jamais fait partie des opérations. Ce n'est donc pas un changement.

**Mme Alexandra Mendès:** Monsieur Ferguson, cela change-t-il votre opinion sur la façon dont cette entente financière pourrait avoir des répercussions ou non sur la viabilité du PPP?

**M. Michael Ferguson:** Encore une fois, comme l'a dit la sous-ministre, cela ne faisait pas partie de la rémunération pour le ministère. Les répercussions engendrées par la réduction des revenus touchent le cadre financier du gouvernement. Les répercussions sur le contrat sont attribuables au fait que l'absence de péage entraînera une augmentation de la circulation sur le pont. Le partenaire privé est responsable de l'entretien du pont pendant les 30 premières années. Cela aura des répercussions sur ce qu'il devra faire.

Il y aura également des répercussions sur l'entretien, pas en ce qui concerne le revenu, mais en ce qui concerne les coûts. Ensuite, en ce qui concerne le revenu, les répercussions toucheront le gouvernement, car cet argent n'est plus dans les budgets futurs.

● (1635)

**Mme Alexandra Mendès:** Merci beaucoup.

**Le président:** La parole est maintenant à Mme Sansoucy.

[*Français*]

**Mme Brigitte Sansoucy:** Merci, monsieur le président.

Mes prochaines questions s'adressent aux représentants d'Infrastructure Canada.

Comme vous l'avez dit d'entrée de jeu, ce rapport est une occasion d'apprentissage et d'amélioration de nos pratiques. J'ai pris connaissance du plan d'action détaillé que vous avez déposé à la suite des différentes recommandations, et j'aimerais vous poser des questions à cet égard.

La recommandation du point 4.62 du rapport porte sur les méthodes d'évaluation des propositions relatives à un partenariat entre le secteur public et le secteur privé en ce qui a trait à l'élaboration des critères d'évaluation et à la détermination des preuves requises visant à confirmer que les soumissionnaires satisfont aux critères. Vous avez indiqué que, l'an prochain, il y aura une collaboration avec Services publics et Approvisionnement Canada pour examiner l'approche de l'évaluation.

Collaborez-vous déjà avec ce ministère de façon systématique? Sur la base de votre expérience, quels pourraient être les changements?

Je sais que vous lancez une étude et que vous allez en déposer les résultats. Cependant, avez-vous déjà des éléments de changement qui pourraient être apportés à la suite de cette recommandation?

**Mme Kelly Gillis:** Je vous remercie de votre question.

Oui, SPAC a toujours été un membre de notre équipe. J'ai mentionné, dans mes remarques d'ouverture, que notre équipe équipe formée de personnes provenant d'un certain nombre de ministères. Nous travaillons très bien avec SPAC.

Quand nous travaillons à un projet aussi complexe, nous avons toujours des apprentissages à faire et nous regardons ce que nous avons besoin de prendre en considération quand nous aurons d'autres projets. Nous avons déjà pris en considération certains aspects et partagé de l'information au sujet de l'autre pont que nous sommes en train de construire, le pont international Gordie-Howe, de manière à ce que ce que nous avons appris de ce projet puisse servir aux autres projets.

Ce processus est déjà commencé, mais quand la construction du pont sera terminée, ce sera important de considérer l'ensemble du projet et d'évaluer ce que nous pouvons faire pour mieux comprendre la manière d'améliorer nos processus.

**Mme Brigitte Sansoucy:** Avez-vous déjà une idée du genre de changements qu'on pourrait apporter?

**Mme Kelly Gillis:** Je pense que nous avons déjà appris l'importance de la gouvernance et du système d'information. Il y a beaucoup de documentation et beaucoup d'échange d'information entre le partenaire privé et le gouvernement. Il faut s'assurer d'avoir un bon système d'information. C'est un élément dont nous avons déjà fait part. Il faut s'assurer, avec la gouvernance de la structure en place et avec les experts techniques indépendants du gouvernement, de pouvoir les aider à étudier l'information à venir afin d'obtenir les meilleurs avis au cours du processus.

**Mme Brigitte Sansoucy:** D'accord.

Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Fortin?

**M. Marc Fortin:** Si vous me le permettez, je pense que votre question est très pertinente, madame la députée.

Nous bâtissons des infrastructures de tous gabarits et nous le voyons dans nos programmes, autres que le projet du pont Champlain — dans d'autres types de programmes, comme pour le transport collectif —, parfois, on bâtit des structures et il faut dès le départ des plans d'entretien à long terme. Souvent, on construit certaines infrastructures qui deviennent des problèmes plus tard.

Je pense que nous en avons un exemple ici: dès le départ, les systèmes auxquels la sous-ministre faisait référence ont été mis en place et vont demeurer en place. Il faut aussi s'assurer, dans les contrats avec le partenaire, que ce genre d'outil de suivi est bien instauré.

● (1640)

**Mme Brigitte Sansoucy:** Je vous remercie.

En réponse à la recommandation du point 4.45, qui porte sur les analyses futures, vous indiquez que:

> Infrastructure Canada examinera l'élaboration d'une étude de référence en collaboration avec Services publics et Approvisionnement Canada.
>
> L'étude de référence sera élaborée à partir d'un échantillon représentatif d'infrastructures ayant fait l'objet d'un processus d'approvisionnement traditionnel, en fonction d'indicateurs de rendement sur le plan des délais et des coûts.

Excusez-moi, mais est-ce que cela n'existait pas déjà?

**Mme Kelly Gillis:** Il y a des informations qui existent, mais on peut toujours apprendre et s'améliorer grâce à l'expérience que nous tirons des projets.

Je vais demander à Mme Bossé de vous répondre. Elle peut peut-être nous donner plus de détails sur ce que nous avons déjà.

**Mme Natalie Bossé:** En effet, l'information qui existe a finalement été utilisée dans notre prise de décision. Par contre, nous constatons qu'il y a toujours des occasions d'amélioration. De plus, il faut s'assurer que ces données sont toutes à la même place. C'est pour cela que nous disons, dans notre réponse à la vérification, que nous allons travailler avec SPAC, qui s'occupe de l'approvisionnement pour la famille fédérale. Nous nous assurons ainsi que les leçons apprises de notre projet peuvent aussi servir à d'autres projets.

**Mme Brigitte Sansoucy:** Nous allons peut-être parler aussi de gestion de l'information à la suite de ma prochaine question.

Il y a aussi votre réponse à la recommandation du point 4.44, qui porte sur le choix du modèle d'approvisionnement, par rapport au choix d'un PPP qui avait été fait, en 2011. Cette recommandation s'applique à la période précédant l'analyse qualitative et l'analyse d'optimisation des ressources. Dans votre réponse, vous soutenez qu'Infrastructure Canada a effectué une analyse de rentabilisation qui a permis de tirer une conclusion au sujet du modèle d'approvisionnement.

J'aimerais savoir si cette analyse a eu lieu avant ou après le choix du modèle d'approvisionnement. À la lecture du rapport, j'ai eu l'impression que la décision était déjà prise et que la séquence ayant mené à cette décision pourrait aussi être une leçon à tirer de cette expérience.

La question demeure pertinente.

[*Traduction*]

**Le président:** Excusez-moi?

[*Français*]

**Mme Brigitte Sansoucy:** La question demeure pertinente. Pourront-elles y répondre?

[*Traduction*]

**Le président:** Oui, certainement. Je vous informe seulement que votre temps est écoulé depuis trois minutes, mais je tente de faire preuve de souplesse, car vous êtes nouvelle au sein du Comité.

Madame Gillis, allez-y.

[*Français*]

**Mme Kelly Gillis:** Je vous remercie de votre question.

En 2011, la décision de remplacer le pont a été prise. À cette date, il a été décidé d'étudier la possibilité d'avoir recours à un modèle de partenariat public-privé, un PPP moderne pour la construction.

Après que cette décision ait été prise, une équipe a été formée — à cette époque, c'était à Transports Canada, avant que cela nous soit transféré — avec des personnes de différents ministères. Nous avons engagé PricewaterhouseCoopers et Arup, des consultants experts en PPP, pour faire une analyse, concevoir un plan d'affaires et nous aider à voir ce qui, entre un modèle traditionnel et un modèle de PPP, serait la meilleure façon de progresser.

La décision que le gouvernement a prises, en 2013, d'utiliser un modèle de PPP, s'appuyaient sur ces informations et ces analyses.

[*Traduction*]

**Le président:** J'aimerais revenir au vérificateur général.

Y avait-il une différence sur la date à laquelle la décision sur le PPP a été rendue? Nous pensions que notre vérificateur général avait dit que la décision avait été rendue en 2011, mais si j'ai bien compris l'interprétation, vous avez dit 2013.

**Mme Kelly Gillis:** Selon la chronologie et les renseignements que nous avons, en 2011, on a décidé de remplacer le pont et de déterminer si un PPP représentait le modèle optimal.

**Le président:** Et ensuite...?

**Mme Kelly Gillis:** À l'époque, il y a eu une présélection obligatoire des PPP, mais l'analyse sur la question de savoir si un partenariat traditionnel serait entrepris plutôt qu'un PPP a été menée de 2012 à 2013, et la décision de former un PPP a été annoncée en 2013.

● (1645)

**Le président:** Merci. C'était une bonne question.

La parole est maintenant à M. Chong.

**L'hon. Michael Chong:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais faire suite aux questions posées par Mme Mendès.

J'aimerais comprendre exactement ce qui se passe avec les paiements et les revenus. D'après ce que je comprends, au départ, les droits de péage perçus auprès des automobiles et des camions étaient versés au Trésor. Est-ce exact?

**Mme Kelly Gillis:** C'est exact. Nous aurions retourné...

**L'hon. Michael Chong:** Ce n'est manifestement plus le cas, et je ne suis pas sûr qu'on a répondu à la question de Mme Mendès. Je crois qu'elle demandait si des revenus seront générés pour le Trésor par le transport en commun, c'est-à-dire les trains rapides qui traverseront ce pont.

**Mme Kelly Gillis:** Aucun revenu à ma connaissance, non.

**L'hon. Michael Chong:** Ces trains traverseront donc le pont gratuitement.

**Mme Kelly Gillis:** Je ne crois pas qu'on ait encore conclu une entente au sujet des trains qui traverseront le pont.

**L'hon. Michael Chong:** Mais a-t-on l'intention de leur imposer certains frais pour traverser le pont ou seront-ils en mesure de traverser le pont gratuitement? Où en est la réflexion à cet égard?

**Mme Kelly Gillis:** Cette décision n'a pas encore été prise, et je ne peux donc pas vous répondre.

**L'hon. Michael Chong:** En ce qui concerne les autres paiements, d'après ce que je comprends, le gouvernement du Canada devra effectuer des paiements au partenaire pour l'exploitation et l'entretien du pont. Quels étaient les paiements prévus avant qu'on prenne la décision d'éliminer les péages du pont?

**Mme Kelly Gillis:** Ces paiements sont... Je crois que cela se trouve dans le rapport du vérificateur général, et je ne veux pas citer le mauvais montant. Nous pouvons obtenir ces renseignements pour vous. Cela se trouve dans le rapport du vérificateur général pour l'exploitation et l'entretien pendant les 30 premières années, et c'est le montant qui sera payé pour le moment. C'est le montant prévu dans le contrat.

**L'hon. Michael Chong:** Manifestement, ce montant sera augmenté, et je présume que vous participez à des négociations en vue d'augmenter ces paiements au partenaire, car la décision d'éliminer les péages, qui entraînera une augmentation de la circulation, entraînera également une augmentation de l'usure et des dommages. Est-ce exact?

**Mme Kelly Gillis:** Nous négocions en ce moment avec les partenaires afin de réduire le coût global, car ils ne seront plus obligés de construire certains éléments et de prendre des mesures concernant les péages. Nous étudions quelle pourrait être l'usure et quelles conséquences cela pourrait avoir pour les coûts d'entretien et des services pendant une certaine période.

**L'hon. Michael Chong:** Êtes-vous en train de dire au comité que la décision de supprimer les portiques de péage et les autres infrastructures associées au péage entraînera une réduction des coûts de loin supérieure à l'augmentation des coûts liés à l'entretien et l'usure pour la période des 30 premières années?

**Mme Kelly Gillis:** Je ne connais pas par cœur les chiffres pour l'entretien. Je vais demander à Natalie de.... Les montants font l'objet de négociations en ce moment.

**L'hon. Michael Chong:** D'accord, car cela me semblerait peu probable. Je serais étonné si c'était le cas. Trente ans représentent une longue période, et je pense qu'une augmentation de la circulation de 20 % pendant cette période de 30 ans ne sera pas négligeable du point de vue de l'usure.

**Mme Kelly Gillis:** Cela dépend de la durabilité du pont, des évaluations techniques de l'incidence que cela pourrait avoir sur le pont.

**L'hon. Michael Chong:** Oui.

**Mme Kelly Gillis:** L'effet est-il différentiel, et est-il lié à un important facteur de coûts? Voilà tous les aspects qui sont examinés en ce moment.

**L'hon. Michael Chong:** Quand pensez-vous obtenir ce chiffre, qui représente ce qu'il en coûtera de plus pour entretenir ce pont, en raison de l'usure accrue découlant de la décision du gouvernement de supprimer les péages sur le pont? Quand prévoyez-vous obtenir ces chiffres?

**Mme Kelly Gillis:** Ces chiffres font l'objet de négociations en ce moment.

**Mme Natalie Bossé:** Nous nous attendons à obtenir ces chiffres d'ici l'automne.

**L'hon. Michael Chong:** D'ici l'automne? Merci.

Monsieur Ferguson, allez-vous réexaminer la question lorsque vous aurez quelques chiffres à analyser? Dans votre rapport, je n'ai rien vu concernant l'augmentation des coûts d'exploitation de ce pont en raison de l'usure accrue. Vous avez mentionné que l'augmentation de la circulation routière accroîtra sans aucun doute l'usure du pont, mais je ne pense pas que vous disposiez de chiffres précis à cet égard?

**M. Michael Ferguson:** Nous n'avions aucun chiffre, car, je le répète, l'incidence de la suppression des péages est en cours de négociation. Pour le moment, non, nous n'avons aucun plan visant à réexaminer ce rapport. Cela ne veut pas dire que nous ne pourrions pas le faire, mais nous ne planifions pas de le faire en ce moment.

● (1650)

**L'hon. Michael Chong:** D'accord. Je vous remercie de vos réponses.

L'autre question que je souhaitais poser était destinée au ministère, car je sais que le vérificateur général n'a pas précisément examiné la question des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de l'audit.

Il y a déjà une loi fédérale sur le développement durable qui est en vigueur, et le Parlement envisage d'adopter un projet de loi qui modifiera cette loi. L'article 5 de cette loi indique que le gouvernement souscrit au principe fondamental selon lequel le développement durable est fondé sur l'« utilisation écologiquement rationnelle des ressources naturelles, sociales et économiques » et reconnaît la nécessité de prendre toutes ses décisions en tenant compte des facteurs environnementaux.

La question que j'adresse au ministère est la suivante: le gouvernement a-t-il tenu compte de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre qu'entraîneront le million de voitures et de camions supplémentaires qui traverseront le pont chaque année en raison de l'élimination des péages?

**Mme Kelly Gillis:** Je vous remercie de votre question. Dans le cadre de la construction de ce pont, le ministère respecte tous les règlements environnementaux.

**L'hon. Michael Chong:** Mais a-t-il tenu compte de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre qui découlera des 10 millions de voitures et camions supplémentaires qui traverseront ce pont?

**Mme Kelly Gillis:** Jusqu'à maintenant, je n'ai pas vu cette évaluation.

**L'hon. Michael Chong:** D'accord. Merci.

Monsieur le président, je pense que je vais simplement formuler une observation pour conclure mon intervention. J'estime qu'il est important que les arbres ne nous cachent pas la forêt.

Il est certain que la hausse du coût du pont, estimée à quelque 500 millions de dollars, représente une somme d'argent importante. Toutefois — et je sais que l'audit ne mettait pas l'accent sur cet aspect —, la décision de supprimer les péages du pont a une incidence sur le cadre financier beaucoup plus importante, d'un facteur de six, que n'importe quel autre facteur particulier. Le fisc, comme ils l'appellent, sera privé de 3 milliards de dollars au cours des 30 prochaines années, en raison des péages qui ne seront pas perçus.

Nous faisons également face à des coûts opérationnels accrus en raison des 10 millions de voitures et de camions supplémentaires qui traverseront le pont. Je présume que cet automne, nous obtiendrons des chiffres à cet égard. Nous affronterons également une hausse importante des émissions de gaz à effet de serre, ce qui est particulièrement pertinent compte tenu du fait que nous ne disposons pas encore d'un plan détaillé pour atteindre notre objectif de 2030.

Je me contente de faire valoir cet argument parce qu'à mon avis, il est important que ces enjeux soient pris en considération pendant l'examen de la décision du gouvernement et de la gestion de ce pont.

**Le président:** Merci, monsieur Chong.

Je n'ai pas d'autres intervenants sur ma liste, mais j'aimerais ajouter une autre question. De temps en temps, nos analystes nous enjoignent de poser une question qui pourrait les intéresser.

Monsieur le vérificateur général, dans la pièce 4.6, à la page 10 de votre rapport, vous passez en revue la date à laquelle chaque événement est survenu. Par exemple, le rapport indique que de 1999 à 2003, « des ingénieurs indépendants font état de la dégradation du pont et de problèmes structurels ». Aucune information n'a été communiquée dans le plan d'entreprise de la SPFL, la Société des ponts fédéraux Limitée. Ce fait semble ne pas avoir été mentionné et, par conséquent, aucune mesure n'a été prise.

Puis, en 2004, « La société PJCCI soulève des inquiétudes sur le fait que le pont approche la fin de sa durée de vie utile plus rapidement que prévu », et les informations fournies aux décideurs étaient « Des informations sur la réduction de la durée de vie utile du pont sont communiquées dans le plan d'entreprise de la SPFL », mais aucune mesure n'a été prise.

Puis, en 2005, « La société PJCCI soulève de nouvelles inquiétudes liées à la dégradation structurelle des poutres. Elle demande à une firme d'ingénierie de concevoir un treillis d'urgence qui pourrait supporter une poutre défaillante ». Les ingénieurs ont procédé à la conception. Le treillis a-t-il été construit au cas où cette urgence surviendrait? Je ne sais pas comment cela fonctionne. Cette construction n'a jamais eu lieu, n'est-ce pas?

**Mme Alexandra Mendès:** Pas en 2005.

**Le président:** Oui, pas en 2005, mais des pièces étaient-elles fabriquées, prêtes à être insérées dans le pont?

**Mme Kelly Gillis:** Je ne connais pas la réponse à cette question, mais je peux interroger PJCCI et vous revenir là-dessus.

**Le président:** Votre tableau indique qu'aucune mesure n'a été prise, mais la société semble avoir demandé un plan d'ingénierie.

Puis, en 2006, « La société PJCCI effectue une analyse financière indépendante des coûts du cycle de vie du pont et conclut que les coûts d'entretien du pont actuel sont supérieurs aux coûts de construction d'un nouveau pont d'ici 2021 » et les informations fournies aux décideurs étaient « Les résultats de l'analyse financière sont communiqués dans le plan d'entreprise de la SPFL ».

Je pose la question à propos de cet aspect en raison de problèmes que nous examinerons mardi prochain, à savoir le message qui figure dans le plus récent rapport du vérificateur général. Ce rapport du vérificateur général aborde la question de la « culture d'obéissance » de la fonction publique. En raison de cette culture, la vision à court terme du gouvernement peut entrer en conflit avec la vision à plus long terme de la fonction publique.

Monsieur Ferguson, avez-vous observé cette culture au cours de l'audit d'Infrastructure Canada?

● (1655)

**M. Michael Ferguson:** Je précise encore une fois que c'est là la difficulté, et je pense que ce qui vous embête, c'est la même difficulté que nous avons eue lorsque nous tentions de passer en revue l'échéancier de ce projet.

Je le répète, déjà en 1986, des signes indiquaient que le pont se détériorait ou qu'il avait besoin de réparations anormales pour un pont de cet âge. De 1999 à 2003, ils commençaient à déceler de graves problèmes de dégradation, mais lorsque vous examinez les plans d'entreprise de la SPFL, qui est la société mère de la société PJCCI, vous constatez que les renseignements concernant la gravité de la situation ne sont pas vraiment fournis. Lorsqu'ils finissent par en parler, ils parlent de la nécessité de construire un nouveau pont d'ici 2021, et ce n'est qu'au moment de signer un contrat, ou juste avant sa signature, qu'on découvre soudainement que le nouveau pont est requis d'ici 2018.

De toute façon, selon moi, le principal problème, c'est que la société ne comprenait pas vraiment la gravité de ce qu'ils examinaient. Ce sont des ingénieurs. Ils se soucient vraiment de veiller à ce que l'infrastructure dont ils disposent soit sécuritaire et utilisable. Par conséquent, leurs efforts sont très orientés vers l'entretien du pont actuel. Ils ne tourneront leur attention vers un nouveau pont que lorsqu'il aura été approuvé, mais, en attendant, ils tentent surtout de maintenir le pont actuel en bon état et opérationnel, et cela leur demande beaucoup de temps et d'efforts.

Même lorsqu'ils ont commencé à signaler la gravité du problème, ils parlaient toujours de la nécessité d'avoir un nouveau pont en 2021. La décision de construire un nouveau pont a été prise en 2011, ce qui leur accordait 10 années pour remplacer ce pont, mais on a découvert plus tard qu'il était impossible d'attendre jusqu'en 2021; un nouveau pont était requis en 2018.

Il nous est très difficile de saisir la façon dont toutes ces discussions se sont déroulées entre les ministres de l'époque, le sous-ministre et la société PJCCI, car, je le répète, nous n'avons pas assisté à ces conversations. Cependant, il me paraît clair que, pendant cette période, la société PJCCI aurait dû insister davantage sur la nécessité de remplacer le pont, sur l'importance de la dégradation du pont actuel et sur le fait qu'il avait besoin d'être remplacé.

**Le président:** Merci. Je pense que nous pouvons en rester là.

Mardi, nous demandons au greffier du Conseil privé de comparaître en raison d'une question qui préoccupe notre comité. Lorsque nous étudions des audits et que nous constatons que des renseignements ne sont pas transmis aux sous-ministres ou aux ministres, cela pose un problème. Je pense que toutes les parties le reconnaissent, alors nous allons en rester là. Dans son dernier rapport, le vérificateur général nous a communiqué un message très sérieux, un message sur lequel nous souhaitons mettre l'accent à de nombreuses reprises lorsque nous entendons divers ministères.

Nous tenons à vous remercier d'être venus et d'avoir répondu au rapport du vérificateur général et à ses recommandations. Nous rédigerons une étude portant sur la présente séance et sur les renseignements présentés dans le rapport du vérificateur général et au cours de vos témoignages.

Nous vous encourageons à faire un suivi de deux ou trois manières. Vous vous êtes déjà engagés à nous faire parvenir quelques réponses à quelques questions posées par Mme Sansoucy et d'autres intervenants. Mais si, après votre départ, vous réalisez que vous auriez peut-être pu étoffer telle ou telle réponse ou que vous auriez pu fournir une réponse plus claire à certaines questions, nous vous prions de simplement présenter ces renseignements à notre greffière. S'ils sont pertinents, nous nous assurerons de les mentionner dans notre étude.

Nous vous sommes reconnaissants d'être venus, et nous assurerons un suivi du plan d'action. Habituellement, nous ne déclarons pas que nous avons entendu tel ou tel ministère ou tel ou tel groupe et que nous ne les reverrons que lorsqu'un autre audit sera publié. Si certaines mesures du plan d'action ne sont pas prises en temps opportun, vous pourriez bien recevoir une autre invitation à comparaître devant notre comité, ce qui n'est pas complètement horrible, mais qui pourrait être moins agréable la prochaine fois.

Nous allons suspendre la séance pendant un moment. Nous avons une question mineure à régler relativement aux travaux du comité, afin de nous assurer que notre greffière est indemnisée pour un livre que nous avons acheté à l'intention d'une délégation. Nous allons donc suspendre nos travaux momentanément et permettre aux témoins de sortir de la salle.

Merci.

● (1700)

(Pause)

● (1705)

**Le président:** La séance reprend. Cela ne devrait exiger qu'environ deux minutes.

Merci, chers membres du comité.

Je dois vous indiquer qu'il s'agit toujours d'une séance publique. Nous ne passerons pas à huis clos pour régler cette question.

Nous avons été ravis de recevoir une délégation et le Président de la chambre parlementaire de la Guyane la semaine dernière. Pendant cette période, nous avons demandé à notre greffière d'acheter, de la part du comité, un petit livre ou souvenir du Canada a l'intention du Président de la chambre parlementaire. Le coût du cadeau s'élevait à environ 23 $. La greffière l'a acheté, et nous lui avons offert le cadeau, mais nous avons maintenant besoin d'une motion pour pouvoir indemniser la greffière.

**Mme Alexandra Mendès:** Je le propose.

**Le président:** La motion est appuyée par M. Deltell.

(La motion est adoptée.)

**Le président:** Merci à tous.

Passez un excellent week-end. J'espère que nous nous reverrons la semaine prochaine.

Je remercie nos deux invités de leur présence.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

## PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur.* Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur.*

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes
à l'adresse suivante : http://www.noscommunes.ca

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

## SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act.* Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act.*

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the
following address: http://www.ourcommons.ca